2003
RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Ce rapport a été produit par la Direction des assurances IARD
de l'Agence nationale d'encadrement du secteur financier
(aussi connue sous le nom « Autorité des marchés financiers »)
qui remplace, depuis le 1er février 2004, l'Inspecteur général des institutions financières.

Ce rapport est disponible dans le site Internet de l'Autorité des marchés financiers
à l'adresse suivante : http://www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2004

ISBN 2-550-42303-8
ISSN 0837-7006

Québec, avril 2004

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2003. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui ont été transmis par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

YVES SÉGUIN

106-01283/

Québec, mars 2004

Monsieur Yves Séguin
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous soumets le vingt-sixième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

Il contient les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, à propos de leur expérience de sinistres, de leurs pratiques de tarification et de leurs tarifs en vigueur en 2003.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel les assureurs ont exercé leurs activités en 2003. Ensuite, il traite de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarifs. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2003.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2003 montre qu'ils ont globalement réalisé des bénéfices d'exploitation appréciables pour une deuxième année consécutive. Les résultats de 2003 sont légèrement meilleurs que ceux de 2002, parce que la progression du montant des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises.

Selon cette analyse, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs qui a pris de l'ampleur en 2003, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation importants considérant les risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

En outre, les bénéfices d'exploitation significatifs générés ces dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile montre qu'il est concentré tout en demeurant concurrentiel, et que la concurrence varie d'un segment à l'autre du marché.

Enfin, le rapport indique que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile et qu'il est possible pour les assurés de faire jouer pleinement la concurrence dans ce marché, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean St-Gelais

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION **1**

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2003 ..... **3**

1. **Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance** **3**
2. **La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile** **8**
3. **La demande d'assurance automobile** **11**

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION **15**

1. **Les manuels de tarifs** **15**
2. **L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs** **16**

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2003 ..... **21**

1. **Le contexte de l'analyse de rentabilité** **21**
2. **L'évolution globale des résultats** **23**
3. **L'évolution des sinistres** **26**
4. **Le caractère adéquat de la tarification en 2003** **34**

CONCLUSION **39**

ANNEXE A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2003 ..... **43**

ANNEXE B

GLOSSAIRE **47**

ANNEXE C

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7 51

LISTE DES TABLEAUX 55

LISTE DES GRAPHIQUES 57

INTRODUCTION

L'Agence nationale d'encadrement du secteur financier (aussi connue sous le nom « Autorité des marchés financiers ») [1] doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarifs et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport au ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport [2] trace le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec en 2003, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il traite des consultations des manuels de tarifs, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2003, de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2003. Cette analyse traite des résultats d'exploitation des assureurs ainsi que du caractère adéquat de la tarification.

---

1 L'Autorité des marchés financiers (Autorité) remplace, depuis le 1er février 2004, l'Inspecteur général des institutions financières (IGIF).

2 Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles dans le site Internet de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2003

Le présent chapitre contient une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2003 qui fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché [1]. Il traite également de la concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile.

1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance

En 2003, 125 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec; la liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux activités de réassurance.

Comme l'indique le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2003 a diminué par rapport à 2002. Ce résultat découle de l'octroi de deux nouveaux permis et du non-renouvellement de trois permis. Ces permis qui n'ont pas été renouvelés concernent deux assureurs qui se sont retirés du marché ainsi qu'un assureur qui n'a pas renouvelé son permis à la suite d'une réorganisation à l'intérieur d'un groupe d'assureurs.

En 2003, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 16 des 125 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit ce type d'assurance en 2002, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont recensés à l'annexe A.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère. La majorité d'entre eux

[1] Pour compléter l'information, le site Internet de l'Autorité des marchés financiers (www.lautorite.qc.ca) présente une description de l'environnement juridique dans lequel les assureurs exercent leurs activités de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.

souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. Quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureurs, alors que le permis qu'ils détiennent les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

Parmi les autres assureurs qui ne souscrivent pas d'assurance automobile, la plupart exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance commerciale (biens, aviation, bris des machines, responsabilité, maritime et autres), et occasionnellement de l'assurance automobile.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à souscrire	Ayant souscrit	
		Nombre	Pourcentage
1994	142	121	85 %
1995	141	121	86 %
1996	140	118	84 %
1997	137	113	82 %
1998	137	121	88 %
1999	140	121	86 %
2000	134	114	85 %
2001	134	113	84 %
2002	126	108	86 %
2003 [1]	125	109	87 %

Les données du tableau 1 indiquent que le nombre d'assureurs autorisés à souscrire a diminué de 12 % au cours des 10 dernières années tandis que le nombre d'assureurs ayant souscrit a chuté de 10 %. Ces diminutions sont attribuables, en grande partie, aux fusions et aux acquisitions d'assureurs qui peuvent engendrer une nouvelle définition des activités de chaque assureur à l'intérieur d'un groupe, mais elles résultent également du retrait d'un certain nombre d'entre eux du marché.

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2003 provenant des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité des marchés financiers (Autorité) n'étaient pas disponibles; le nombre ainsi que le pourcentage d'assureurs ayant souscrit sont donc des estimations.

En effet, des 16 assureurs qui ont quitté le marché au cours des trois dernières années, six l'ont fait à la suite de fusions, cinq à la suite de réorganisations à l'intérieur de groupes d'assureurs, alors que les cinq derniers se sont retirés du marché.

Ces retraits du marché résultent majoritairement du suivi plus rigoureux qui est effectué depuis quelques années auprès des assureurs possédant un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec, mais ne se prévalant pas de cette autorisation. Par conséquent, certains assureurs choisissent de ne pas renouveler leur permis, alors que d'autres demandent de limiter leur permis de souscrire de l'assurance automobile aux activités de réassurance.

Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE

	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
1993	59	39 %	8	2 %	49	53 %	33	6 %
1994	58	42 %	8	2 %	43	51 %	33	5 %
1995	58	44 %	8	1 %	43	49 %	32	6 %
1996	59	46 %	7	1 %	42	48 %	32	5 %
1997	59	46 %	6	1 %	43	48 %	29	5 %
1998	58	46 %	6	2 %	43	47 %	30	5 %
1999	59	46 %	6	1 %	45	46 %	30	7 %
2000	55	47 %	5	1 %	44	45 %	30	7 %
2001	54	49 %	5	2 %	43	44 %	32	5 %
2002	53	51 %	4	2 %	41	44 %	28	3 %
2003 [2]	53	--	4	--	42	--	26	--

[1] Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

[2] Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché de l'année 2003 n'étaient pas disponibles.

Ce tableau montre que la part de marché de chacun des groupes d'assureurs continue d'évoluer. Les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 51 % du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec, ce qui représente une augmentation de 12 points de pourcentage depuis 1993 réduisant d'autant la part de marché des assureurs à charte du Canada et ceux à charte d'un État ou pays étranger.

Le tableau 2 met également en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec détiennent depuis quelques années une part de marché plus importante que celle des assureurs à charte du Canada. En 1993, un écart de 14 points de pourcentage à l'avantage de ces derniers séparait ces deux groupes.

La croissance des assureurs à charte du Québec a été marquée au début des années 90. En effet, de 1990 à 1995, ils ont accru leur part de marché de 10 points de pourcentage aux dépens des autres assureurs, alors que, pour la période de 1995 à 2000, leur part de marché a progressé de trois points de pourcentage.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec celle des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à 58 % en 2002, ce qui démontre que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le tableau 3 permet d'observer l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution qu'ils utilisent pour vendre leurs produits d'assurance automobile au Québec.

Ces données indiquent que la progression des assureurs directs se poursuit. En effet, au cours des cinq dernières années, leur part de marché a augmenté de six points de pourcentage. Le marché reste tout de même dominé par les assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par intermédiaires.

TABLEAU 3
PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION [2] EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Distribution directe	Distribution par intermédiaires
1998	37,8 %	62,2 %
1999	37,9 %	62,3 %
2000	40,1 %	59,9 %
2001	41,4 %	58,6 %
2002	43,8 %	56,2 %

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

TABLEAU 4
PART DU MARCHÉ [1] QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
Année	1	3	5	10	15
1993	14 %	38 %	48 %	66 %	80 %
1994	15 %	40 %	53 %	70 %	83 %
1995	14 %	41 %	52 %	71 %	84 %
1996	16 %	42 %	53 %	73 %	84 %
1997	18 %	44 %	59 %	77 %	88 %
1998	20 %	45 %	60 %	78 %	88 %
1999	18 %	44 %	58 %	77 %	89 %
2000	17 %	44 %	58 %	77 %	90 %
2001	17 %	44 %	58 %	78 %	90 %
2002 [3]	20 %	47 %	61 %	80 %	91 %

1 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

2 La répartition entre assureurs directs et par intermédiaires est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

3 Les regroupements présentés pour l'année 2002 tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2003.

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2002 ont recueilli 91 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des 10 dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants.

Ce tableau révèle une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile. De plus, les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les six premières positions sont les mêmes depuis plus de cinq ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

Ainsi, l'offre d'assurance automobile au Québec demeure abondante même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs.

2. La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

Considérant la concentration du marché québécois de l'assurance automobile, il est intéressant d'examiner ce marché sous d'autres angles afin d'établir si la concurrence demeure présente.

Premièrement, on constate une présence médiatique soutenue des assureurs. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses offres de promotions et de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité.

Ensuite, on observe des mouvements significatifs chez les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les dixièmes rangs et suivants depuis quelques années. Certains d'entre eux s'ouvrent à de nouvelles clientèles, alors que d'autres se retirent de certains marchés pour se concentrer sur des créneaux spécialisés.

Par ailleurs, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarifs démontrent que chacun adapte ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité.

En outre, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 5 démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, ce qui constitue une autre indication que ce marché demeure concurrentiel.

TABLEAU 5
COMPARAISON DES PRIMES [1] D'ASSURANCE AUTOMOBILE OFFERTES PAR DIFFÉRENTS ASSUREURS [2] AU QUÉBEC

	Assureurs					
Assuré	A	B	C	TUV	XYZ	Écart max/min (%)
N° 1	720 $	581 $	495 $	530 $	747 $	51 %
N° 2	847 $	818 $	869 $	645 $	981 $	52 %
N° 3	371 $	402 $	405 $	471 $	457 $	27 %
N° 4	372 $	391 $	317 $	277 $	350 $	41 %

En effet, ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré peut varier de plus de 50 % d'un assureur à l'autre (un échantillonnage plus étendu d'assurés et d'assureurs différents pourrait révéler des écarts plus remarquables). On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre.

Par exemple, l'assureur C est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 1 tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assurés.

1 Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assurés.

2 Les assureurs désignés comme A, B et C sont les mêmes pour les quatre profils d'assurés présentés, alors que les assureurs désignés comme TUV et XYZ sont différents assureurs d'un profil d'assuré à l'autre.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. Les efforts des assureurs semblent en effet se concentrer sur certains créneaux particuliers. Par exemple, le tableau 5 révèle que l'assuré n° 3 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assurés.

Au surplus, différents indices laissent entrevoir que la compétition prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment les motocyclettes.

Ainsi, les clientèles prisées par une majorité d'assureurs ont plus de possibilités tant à l'égard du prix et de la protection que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

Finalement, il est intéressant de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs, ce qui constitue une autre indication que la concurrence s'exerce dans le marché québécois.

En effet, l'analyse de l'évolution de la part de marché de chaque assureur selon les changements apportés à ses tarifs, confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

À cet égard, le tableau 6 montre que les assureurs qui ont réduit leurs tarifs ou qui les ont maintenus stables en 2002 et 2003 ont accru leur part de marché de 4,1 points de pourcentage depuis 2001, alors que ceux qui ont augmenté leurs tarifs ont vu leur part de marché fléchir d'un peu plus de deux points de pourcentage.

TABLEAU 6
PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS SELON LES CHANGEMENTS APPORTÉS À LEURS TARIFS EN 2002 ET 2003 POUR LES VOITURES DE TOURISME

Assureurs qui, en 2002 et 2003, ont :	Part de marché 2001	Part de marché 2003
réduit leurs tarifs ou les ont maintenus stables	47,5 %	51,6 %
une année réduit leurs tarifs, et l'autre, les ont augmentés	30,8 %	29,0 %
augmenté leurs tarifs au cours des deux années ou les ont maintenus stables pendant une des deux années	21,6 %	19,4 %

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans le secteur ainsi que les différents indicateurs mentionnés révèlent que la concurrence demeure présente dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

3. La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, on trace, dans la présente section, un portrait de l'évolution de la demande d'assurance automobile.

La progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et de l'âge moyen du parc automobile. En effet, le consommateur propriétaire d'un véhicule récent choisira généralement une couverture d'assurance plus étendue que celui d'un véhicule plus âgé. Par exemple, bon nombre décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque leur véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus âgé.

[1] Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du nombre de voitures de tourisme souscrites selon le Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2003-12-31, Version préliminaire, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée, maintenant par l'Autorité. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 96 % des voitures de tourisme souscrites en 2003.

Le tableau 7 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite ainsi que de l'âge moyen des véhicules en circulation. Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile a repris une certaine expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon significative au cours des deux dernières années : 7,6 % pour les voitures de tourisme et 9,0 % pour l'ensemble des véhicules.

D'autre part, pour la première fois depuis plus de 10 ans, on observe un rajeunissement du parc automobile en 2003. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont probablement influé sur le comportement des consommateurs.

TABLEAU 7
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION ET NOMBRE DE VÉHICULES SOUSCRITS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC [1]

Année	Voitures de tourisme		Tous véhicules combinés	
	Âge moyen [2]	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre [3] (en milliers)
1994	6,13	3 238	6,67	
1995	6,43	3 289	6,95	
1996	6,69	3 326	7,18	
1997	6,90	3 378	7,40	
1998	6,98	3 482	7,48	
1999	7,11	3 586	7,59	4 164
2000	7,20	3 667	7,68	4 239
2001	7,30	3 745	7,79	4 357
2002	7,30	3 869	7,80	4 528
2003	7,22	4 029	7,76	4 750

1 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du Bilan 2003 (2002, 2001, 2000 et 1999), Accidents, parc automobile, permis de conduire publié par la Société de l'assurance automobile du Québec. Les nombres de véhicules souscrits proviennent du Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2003-12-31, Version préliminaire (Québec 2000, 1999 et 1998).

2 Comprend les automobiles et camions légers de promenade.

3 Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration. Le nombre de véhicules total des années 1994 à 1998 n'est pas disponible sur une base comparable.

En outre, la popularité des véhicules de plus grande valeur, comme les véhicules utilitaires sport, reste appréciable, ce qui accroît la demande d'assurance.

La combinaison de ces différents facteurs a contribué à la croissance de la demande d'assurance automobile au Québec au cours de la dernière année. Considérant le contexte économique qui demeure positif, cette progression pourrait se poursuivre et chaque assureur tentera de saisir l'occasion d'attirer cette nouvelle clientèle.

Comme il a été mentionné à la section précédente, ces consommateurs sont en présence d'un marché qui est de plus en plus concentré et de plus en plus raffiné à l'égard de la sélection des risques.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement les clientèles qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux pour ces segments du marché.

Dans ces circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » son assureur ainsi que sa prime d'assurance automobile puisque, d'une part, les assureurs tentent de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que, d'autre part, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement, comme le montre le tableau 5 ci-dessus. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, dans un contexte où les primes d'assurance demeurent stables ou sont à la baisse, comme on le verra au chapitre suivant, les consommateurs peuvent être moins portés à « magasiner ». Toutefois, comme un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné mais pas nécessairement pour un autre et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres des différents assureurs.

De plus, l'augmentation du nombre de consommateurs qui « magasinent » leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'information concernant les conditions applicables ainsi que les services offerts contribue à maintenir une concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui est concentré tout en demeurant concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison à la fois de l'augmentation du nombre de véhicules et de la présence plus importante de véhicules récents. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarifs des assureurs de même que des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de tarification.

1. Les manuels de tarifs

Les manuels de tarifs déposés par les assureurs sont mis à la disposition du public pour consultation.

Cette année, 18 personnes, toutes des représentants d'assureurs, ont effectué près de 80 consultations de manuels. Les manuels de tarifs les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct.

Plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs en 2003. Selon l'examen du contenu des manuels de tarifs réalisé dans le cadre de l'analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications sont fort variées et ont porté sur de nombreux aspects des critères de classification et de tarification.

Les changements fréquemment rencontrés cette année pour les voitures de tourisme concernent les systèmes de protection contre le vol, l'expérience de conduite ainsi que les différents plans et programmes.

En effet, en raison du nombre important de vols d'automobiles, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système de protection contre le vol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en réaction à l'évolution technologique de ces systèmes et à l'amélioration de leur performance.

En ce qui a trait à l'expérience de conduite, les modifications sont variées. Elles touchent notamment la définition d'accident ou de sinistre de même que le nombre d'infractions et d'accidents pris en compte pour la tarification.

De surcroît, les différents plans, programmes et rabais offerts par les assureurs ont également subi une multitude de modifications tant à l'égard de la couverture offerte que des tarifs, des conditions et des critères d'admissibilité applicables. Plus précisément, les plans concernant la combinaison des couvertures d'assurance automobile et habitation ainsi que ceux couvrant plusieurs véhicules ont connu de nombreux ajustements.

Enfin, plusieurs changements ont été apportés aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrains. Les principaux éléments révisés concernent, d'une part, les regroupements de véhicules en fonction du modèle, de la puissance et de la valeur et, d'autre part, l'expérience de conduite à l'égard du nombre d'infractions et d'accidents pris en compte pour la classification et la tarification. En outre, les motocyclettes ont particulièrement subi de nombreuses révisions à l'égard des systèmes de protection contre le vol.

2. L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarifs au cours de 2003 permet d'observer que, tout comme l'an dernier, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.

En effet, certains assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointue au fil des années apportent de moins nombreuses modifications à leur manuel. Cependant, lorsque ces assureurs modifient leur manuel de tarifs, ils le font de manière plus raffinée et spécifique en fonction des clientèles ciblées.

Ainsi, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe par ailleurs que les efforts des assureurs en matière de développement semblent tendre vers l'amélioration du service

à la clientèle et des produits accessoires plutôt qu'uniquement des prix de l'assurance automobile. Les assureurs considèrent de plus en plus l'ensemble des produits qui peuvent être offerts à un consommateur et cibleront une clientèle pour l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le mouvement à la hausse observé au cours des trois dernières années s'est finalement renversé en 2003, comme l'illustre le tableau 8.

Les données de ce tableau démontrent en effet qu'une majorité d'assureurs a réduit ses tarifs au cours de 2003 et que ces réductions sont d'une plus grande ampleur que par le passé. Cependant, compte tenu de l'amélioration significative des résultats en assurance automobile au Québec au cours des deux dernières années, on aurait pu s'attendre à des réductions de tarifs plus importantes que celles observées.

TABLEAU 8
NOMBRE D'ASSUREURS ET VARIATION MOYENNE [1] DES TARIFS SELON LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME [2]

	2001		2002		2003	
Modification des tarifs	**Nombre**	**Variation moyenne**	**Nombre**	**Variation moyenne**	**Nombre**	**Variation moyenne**
Réduction	6	- 0,6 %	3	- 2,2 %	15	- 2,8 %
Stable	9	--	7	--	9	--
Hausse	16	3,0 %	21	2,7 %	7	1,8 %
Effet global		1,5 %		1,1 %		- 1,6 %

[1] À noter qu'il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction moyenne de 1,6 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 1,6 %. De fait, certains auront bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres peuvent avoir subi des augmentations de leurs primes.

[2] Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 95 % des primes souscrites en 2003 pour les voitures de tourisme selon le Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2003-12-31, Version préliminaire. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

De plus, il est surprenant de constater que certains assureurs ont augmenté leurs tarifs au cours de 2003 malgré les bénéfices d'exploitation exceptionnels observés en 2001 et 2002 pour l'ensemble du marché. Toutefois, l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Premièrement, les bons résultats d'exploitation des deux dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des hivers particulièrement cléments à l'égard des conditions routières, ce qui, par conséquent, réduit le nombre d'accidents. Étant donné que la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements.

De plus, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante en réaction à des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques. Ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période par les assureurs dans leur tarification.

De fait, lors de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2003, on observait que la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme était exceptionnellement basse en 2001 et 2002. Il est permis de penser que plusieurs assureurs n'ont pas retenu l'hypothèse que la diminution de la fréquence des sinistres allait se poursuivre au cours de 2003 et des années suivantes.

D'autre part, le coût moyen par sinistre continuait son évolution à la hausse. Chacun des assureurs aura interprété cette tendance comme uniquement attribuable au rajeunissement du parc automobile ou comme découlant en partie de l'augmentation des coûts de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse dans les tarifs, alors que d'autres auront plutôt préféré l'hypothèse d'une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses qu'un assureur aura retenues pour chacune de ces deux tendances, ainsi que les modifications que l'assureur a apportées à ses tarifs dans les années antérieures compte tenu de ses propres résultats d'exploitation, peuvent expliquer certaines majorations des tarifs au cours de 2003.

Ensuite, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs, ainsi que leurs résultats dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils sont présents.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans l'amélioration de leur service à la clientèle ou dans l'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits afin de fidéliser leur clientèle, plutôt que de réduire de façon plus importante les tarifs en assurance automobile.

De plus, en réponse aux préférences des consommateurs et par prudence envers les fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions d'affaires des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années pourrait aussi expliquer le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus significative.

Cependant, l'année 2003 a été plus positive dans les marchés financiers, et le marché de la réassurance semble se stabiliser. De plus, les résultats des neuf premiers mois de l'année annoncent une amélioration de la situation des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada.

Dans un tel contexte et compte tenu de l'ampleur des bénéfices d'exploitation prévus cette année, la compétition devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs afin de profiter pleinement de cette concurrence.

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2003

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités, donc de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2003. Cette analyse traite des résultats des opérations des assureurs et du caractère adéquat de la tarification.

1. Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement relatifs aux opérations avec les dépenses qui y sont reliées, soit les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, sans traiter des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Cependant, avant d'analyser cette tarification, il est nécessaire de définir ce qu'est une tarification « adéquate ».

D'abord, une tarification adéquate doit permettre de couvrir tous les coûts subis et reliés aux opérations d'assurance, ainsi que de générer des bénéfices raisonnables compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que la détermination du niveau de la prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures et non pas uniquement en fonction de l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) soient payées et que les revenus de placement réels reliés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, donc qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. C'est pourquoi, pour être significative, la rentabilité des opérations d'assurance doit être évaluée sur une longue période.

Le caractère adéquat d'une tarification dépend ainsi de l'ampleur de la différence entre les coûts d'opération, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels reliés aux opérations. Pour être adéquate, l'ampleur de cette différence, positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur, et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir des événements imprévisibles sur l'expérience d'une année, comme les conditions météorologiques.

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit donc se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faut pas conclure que les primes sont trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement reliés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Rappelons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs, ainsi que leurs résultats dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

2. L'évolution globale des résultats

Le tableau 9 présente les résultats des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant des activités au Québec de 1994 à 2003. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile (PSA) et publiées dans le Rapport statistique sur l'assurance automobile par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée maintenant par l'Autorité des marchés financiers (Autorité).

Ils sont exprimés en pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Les résultats sont montrés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 80 % des primes souscrites totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, y compris notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 9 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que l'ampleur des bénéfices ou des pertes se situe généralement entre plus ou moins 10 %. Cependant, hormis le constat qu'il y a bénéfice ou non au cours d'une année, l'intérêt de cette analyse réside dans l'explication de l'évolution des résultats.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement reliés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 9 révèle que le montant des primes souscrites pour les voitures de tourisme a poursuivi sa progression en 2003 en augmentant de 7,5 % par rapport à l'année dernière.

Cette situation s'explique par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et par une présence plus importante de véhicules récents.

TABLEAU 9
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	1994	1995	1996	1997	1998	1999 [1]	2000	2001	2002	2003
Primes souscrites (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 593	1 562	1 531	1 556	1 667	1 729	1 881	2 021	2 174	2 336
- Tous véhicules [2]	1 902	1 901	1 874	1 890	2 008	2 131	2 324	2 498	2 698	2 916
Primes acquises (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 593	1 580	1 542	1 538	1 614	1 607	1 802	1 949	2 089	2 251
- Tous véhicules [2]	1 889	1 907	1 886	1 875	1 952	1 991	2 230	2 419	2 588	2 814
Revenus										
Primes acquises (%) [3]										
- Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%) [4]										
- Voitures de tourisme	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1
- Tous véhicules	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1
Dépenses										
Sinistres (%) [5]										
- Voitures de tourisme	65,6	68,4	73,1	81,3	82,6	74,0	72,5	64,8	61,2	61,0
- Tous véhicules	66,3	67,5	71,4	79,9	81,5	76,3	72,3	65,1	60,8	60,2
Frais d'exploitation (%) [6]										
- Voitures de tourisme	24,6	24,5	24,6	25,8	26,5	27,6	25,7	25,1	25,4	25,4
- Tous véhicules	24,8	24,7	24,6	25,8	26,4	27,5	25,7	25,0	25,5	25,4
Bénéfice (perte) (%) [7]										
- Voitures de tourisme	11,3	8,6	3,6	(5,9)	(7,8)	(0,3)	3,2	11,3	14,4	14,7
- Tous véhicules	10,4	9,3	5,3	(4,5)	(6,6)	(2,5)	3,4	11,1	14,7	15,5
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%) [8]										
- Tous véhicules	0,5	2,2	3,3	2,9	2,3	2,9	3,0	4,2	5,3	6,4

1 Les données des années 1999 et suivantes proviennent du nouveau PSA ce qui explique une discontinuité dans les tendances, particulièrement à l'égard des primes acquises. De plus, les sinistres des années 1998 et antérieures sont comptabilisés par année de survenance, alors que ceux de 1999 à 2003 le sont par année civile.

2 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

3 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

4 Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de 3 mois et de 6 mois (source : Banque du Canada).

5 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

6 Les frais d'exploitation de l'année 2003 sont estimés.

7 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

8 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 10 ans se terminant l'année courante. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 1998 représente le bénéfice réalisé de 1989 à 1998.

De fait, le tableau 7, présenté au premier chapitre, montre une progression du nombre de véhicules assurés de près de 4 % en 2003 par rapport à 2002, ce qui accroît la demande d'assurance, et donc le montant de primes.

De surcroît, comme il a été mentionné précédemment, pour la première fois depuis plus de 10 ans, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus âgés puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires de véhicules plus récents choisiront généralement une couverture d'assurance plus grande. Ainsi, la hausse de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, et particulièrement cette année, contribue de façon importante à la croissance du volume de primes.

Enfin, n'eût été la diminution du niveau des tarifs au cours de 2003 par rapport à 2002, dont l'effet global pour les voitures de tourisme a été évalué à une baisse moyenne de l'ordre de 1,6 %, comme on l'a signalé au chapitre II, le volume de primes de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux, et ainsi sur l'évolution de la rentabilité au cours des années.

Étant donné le redressement des marchés financiers et la hausse des taux d'intérêt qui ont débuté au cours de 2003, les revenus de placement par rapport aux primes acquises auront légèrement augmenté cette année.

En ce qui concerne les dépenses, on constate qu'en général, la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations.

Toutefois, comme on l'a mentionné précédemment, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie [1] l'augmentation de la proportion de ces frais en 2002 par rapport à 2001.

En ce qui a trait à l'année 2003, les résultats complets relatifs aux frais d'exploitation n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de changements marqués par rapport à l'année précédente. Ainsi, on estime que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises pour l'année 2003 devrait se situer à un niveau comparable à celui de 2002.

Enfin, on constate que les variations les plus significatives des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications de la fluctuation des résultats.

3. L'évolution des sinistres

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre, pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » (l'annexe B fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen).

Le graphique 1 présente l'évolution de la fréquence des sinistres de 1994 à 2003 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

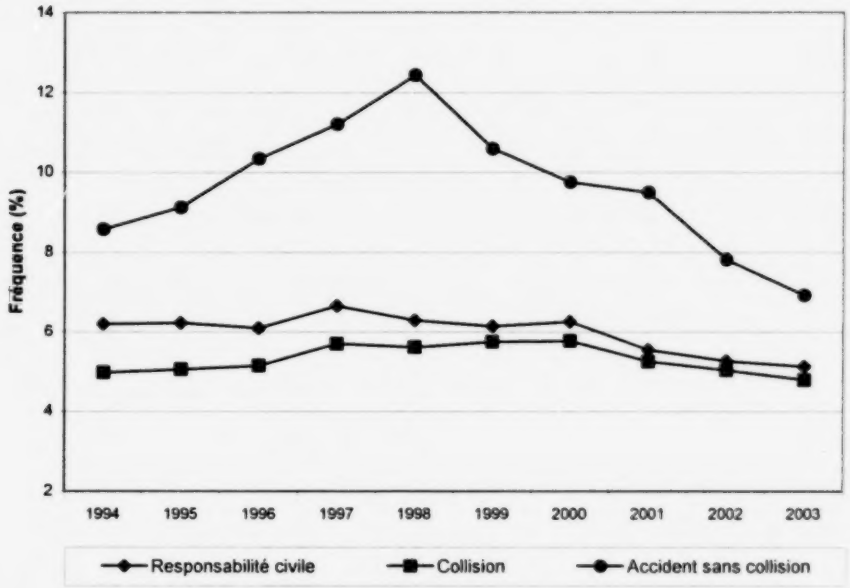
Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des sinistres est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions favorables de l'hiver dernier combinées à

[1] Le nouveau volet « Frais d'exploitation » du PSA est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Ce changement peut expliquer une légère rupture dans les tendances des résultats par rapport aux années antérieures.

un automne plutôt clément ont conduit à une diminution de la fréquence des sinistres de ces garanties, respectivement de 2,7 % et de 4,8 % pour l'ensemble de l'année 2003 par rapport à 2002.

Considérant que la fréquence des sinistres était déjà à un niveau très bas en 2002, particulièrement en ce qui concerne la garantie « responsabilité civile », il est possible de croire que d'autres facteurs influencent cette tendance à la baisse.

GRAPHIQUE 1
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme [1]



De fait, l'évolution du nombre d'accidents est également tributaire de l'utilisation des véhicules ainsi que de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence des sinistres. D'un côté, la hausse du prix de l'essence peut avoir incité les consommateurs à réduire leurs déplacements ou à privilégier d'autres moyens de transport.

[1] Les données utilisées pour les graphiques présentés dans ce chapitre se trouvent à l'annexe C.

D'un autre côté, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre de véhicules [1]. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accidents pour chacun d'eux et, par conséquent, la fréquence des sinistres.

En outre, les campagnes publicitaires incitant à la prudence au volant ont pu modifier les comportements des conducteurs et ainsi réduire le nombre d'accidents.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, mentionnons qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de la franchise ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 1999 [2] pour la garantie « collision », 77 % des véhicules étaient assurés avec une franchise de 250 $ alors que 23 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2003, ces proportions sont maintenant respectivement de 55 % et 45 %. Par conséquent, ce mouvement vers des franchises plus élevées peut aussi expliquer en partie la tendance à la baisse de la fréquence observée ces dernières années.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 1 montre une réduction notable de la fréquence des sinistres depuis 1998. Comme cette garantie couvre un large éventail de types de réclamations, plusieurs facteurs peuvent influencer l'évolution de la fréquence des réclamations.

Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité, qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un effet sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

---

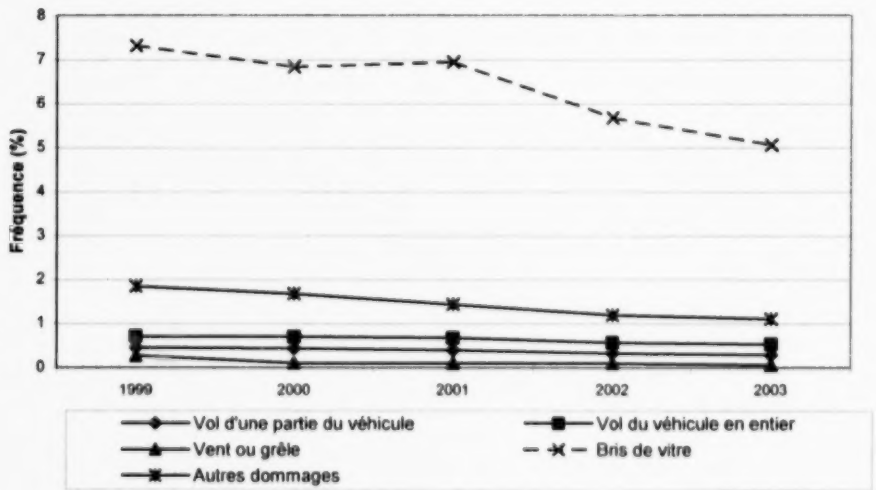
1 Par exemple, le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 1,2 % de 2001 à 2002 alors que le nombre de véhicules de promenade en circulation a enregistré une hausse de 2,1 % au cours de la même période. (Source : Bilan 2002, Accidents, parc automobile, permis de conduire)

2 Ces résultats proviennent du Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2003-12-31 Version préliminaire.

En outre, le mouvement vers des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence. Plus précisément, en 1999, les franchises de 50 $ et de 100 $ étaient choisies par les propriétaires de 86 % des véhicules assurés, alors que cette proportion est maintenant de 68 % en 2003, les franchises de 250 $ et plus étant préférées par 32 % des assurés.

Le graphique 2 présente la fréquence des différents types de réclamations couvertes par cette garantie pour la période de 1999 à 2003. Il permet de constater que tous les types de réclamations couvertes par cette garantie ont enregistré une amélioration significative de leur fréquence [1].

GRAPHIQUE 2
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Il est particulièrement intéressant de constater des réductions importantes au chapitre des vols, la fréquence des vols partiels ayant diminué de près de 36 % depuis 1999, et celle des vols entiers, de 24 %.

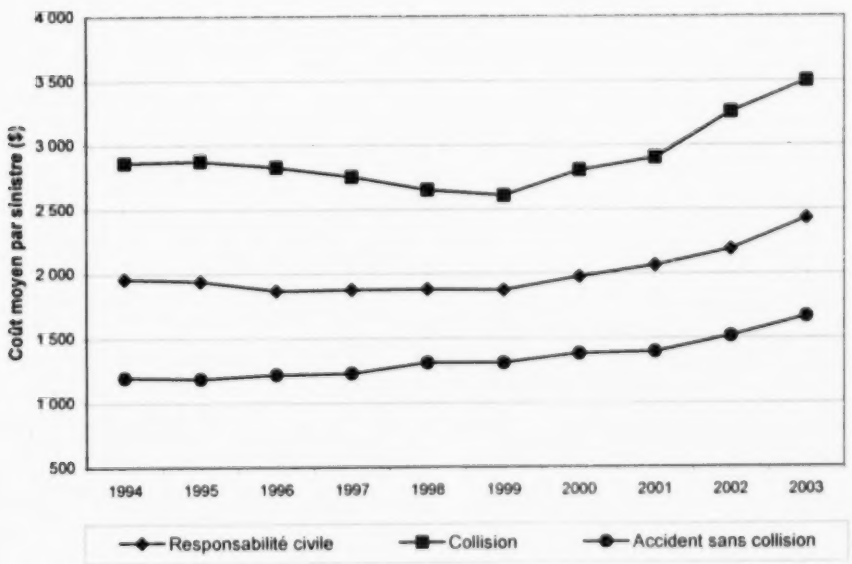
[1] Notons la fréquence des sinistres de « Vent ou grêle » qui diminue de 78 %, passant de 0,27 % en 1999 à 0,06 % en 2003, ainsi que celle des « Autres dommages » qui diminue de 40 %, passant de 1,84 % à 1,1 % pendant la même période.

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes de protection contre le vol semblent atteindre leurs objectifs.

De surcroît, l'augmentation marquée du nombre de vols à l'échelle canadienne, particulièrement à la fin des années 1990, a incité les fabricants de véhicules à installer des systèmes de protection contre le vol à l'usine sur leurs véhicules neufs, ce qui contribue à la diminution de la fréquence des vols.

En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté pour toutes les garanties au cours des dernières années comme l'illustre le graphique 3. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules continue d'augmenter en 2003, une hausse du coût moyen est constatée par rapport à 2002.

GRAPHIQUE 3
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

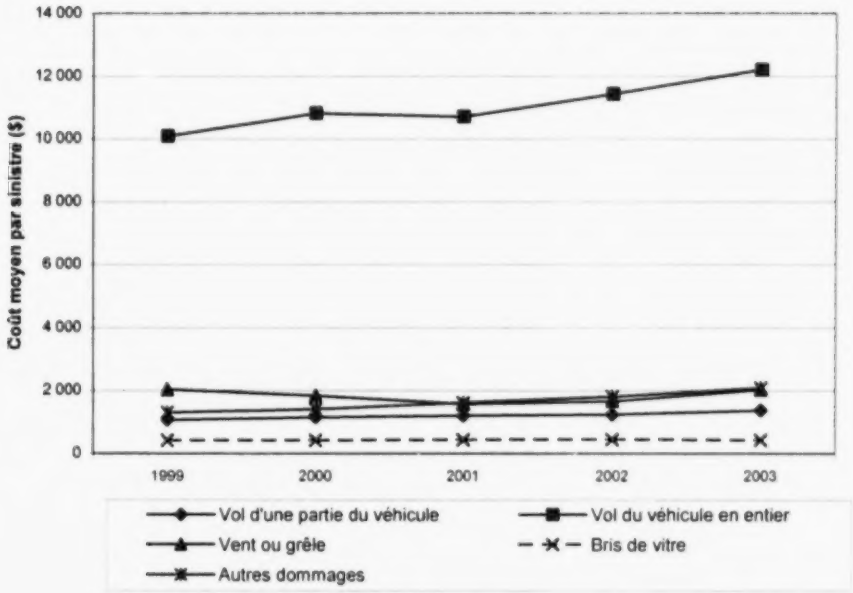


De plus, la progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments participe à la hausse des coûts moyens des sinistres.

Enfin, les nouvelles préférences des assurés pour les franchises plus élevées contribuent à la hausse des coûts moyens puisque le nombre de petites réclamations présentées aux assureurs diminue, ce qui augmente le coût moyen de celles qui le sont.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols de véhicules en entier, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie, comme le montre le graphique 4.

GRAPHIQUE 4
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

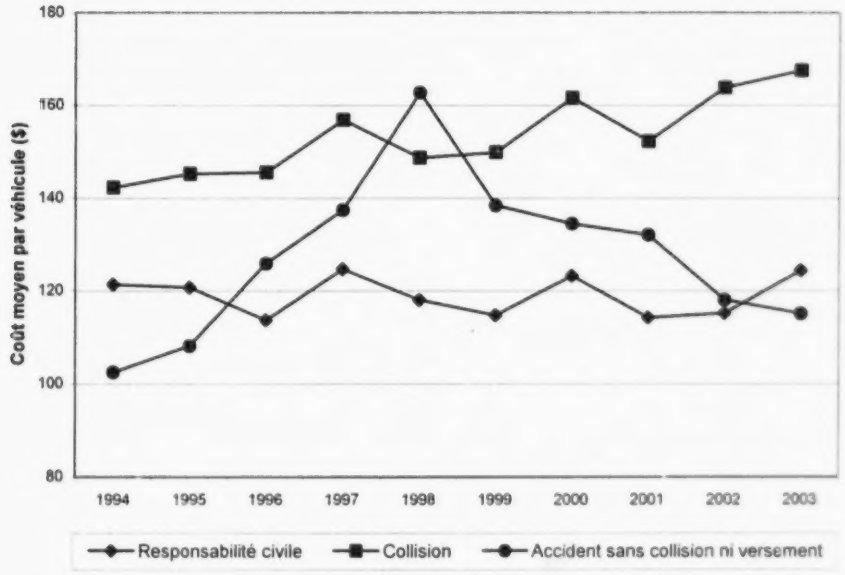


En effet, le nombre de vols entiers représente moins de 10 % du nombre total de réclamations couvertes par cette garantie, mais plus de 55 % des montants de sinistres versés en vertu de cette garantie. La progression du coût moyen des vols se poursuit en 2003, ce qui entraîne une hausse du coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

On note également une croissance marquée (15 %), du coût moyen des réclamations « autres dommages », qui incluent notamment l'incendie et le vandalisme. Le coût moyen de ce type de réclamation est maintenant le deuxième en importance parmi ceux couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentée au graphique 5.

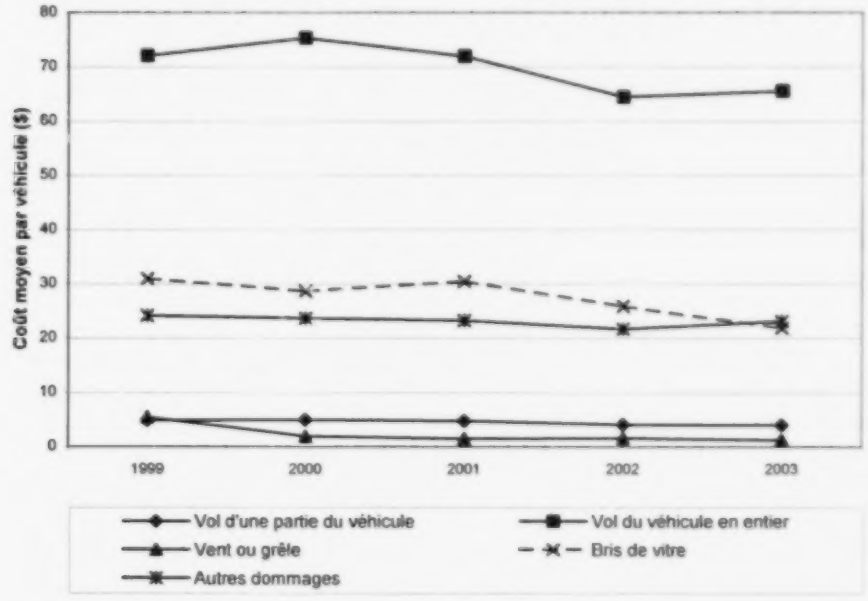
GRAPHIQUE 5
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



Étant donné que la fréquence des réclamations pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » a diminué mais que la hausse du coût moyen demeure significative cette année, les coûts globaux de ces garanties ont augmenté en 2003 par rapport à 2002.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », l'amélioration de l'expérience de cette garantie de 2,5 % découle, comme l'illustre le graphique 6, des réclamations pour vol d'une partie du véhicule, pour vent et grêle, de même que pour bris de vitre [1]. La diminution du coût moyen par véhicule de ces réclamations est attribuable à la réduction de leur fréquence.

GRAPHIQUE 6
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



[1] Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour « Vol d'une partie du véhicule » a diminué de 2,8 % entre 2002 et 2003, celui des réclamations pour « Vent ou grêle », de 22,4 % et celui pour « Bris de vitre », de 15,3 %.

Ainsi, le montant total des sinistres a continué d'augmenter en 2003 par rapport à 2002, passant de 1 574 M$ à 1 694 M$. Ce changement est principalement attribuable à la hausse des coûts moyens entraînée notamment par l'augmentation du nombre de véhicules récents, dont les réparations sont généralement plus coûteuses.

Malgré cette hausse du montant des sinistres, les résultats de l'année 2003 sont tout de même meilleurs que ceux de l'année 2002, comme l'indique le tableau 9, puisque la progression du montant des sinistres (7,6 %) a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises (7,8 %).

4. Le caractère adéquat de la tarification en 2003

Les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont connu une hausse en 2003 par rapport à 2002. Cette évolution est attribuable à une augmentation du volume de primes souscrites découlant de la croissance significative de la demande d'assurance qui a dépassé l'effet des réductions de tarifs apportées par les assureurs.

Les dépenses ont également augmenté au cours de 2003. Toutefois, elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus faible que l'an dernier, puisque la progression du montant des sinistres est de moindre importance que celle du montant des primes acquises. Cette situation s'explique par une baisse de fréquence des réclamations causée notamment par des conditions météorologiques favorables.

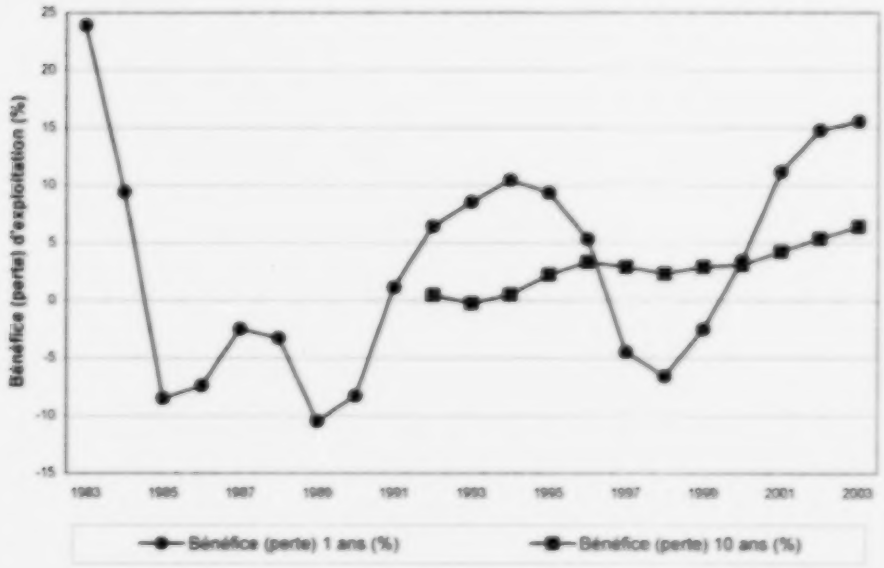
La combinaison de l'évolution de ces différents éléments explique l'amélioration des résultats d'exploitation des assureurs en 2003.

Par ailleurs, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats, au cours des 20 dernières années, révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 7 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2003 présentés dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

Ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse, en raison d'un grand nombre de facteurs, comme ceux dont il a été question dans les sections précédentes.

À titre d'exemple, n'eussent été les conditions météorologiques favorables des derniers hivers, qui n'étaient pas prévisibles par les assureurs au moment de la détermination du niveau des primes, les bénéfices d'exploitation de 2001 à aujourd'hui n'auraient pas été aussi remarquables.

GRAPHIQUE 7
Bénéfice (perte) [1] d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules



[1] Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

Ce graphique permet également d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 ans. On constate notamment une progression importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3,0 % des primes acquises. En 2003, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs automobiles au Québec pour la période de 1994 à 2003 s'établit à 6,4 % des primes acquises.

Ce résultat, sur une période de 10 ans, est exceptionnel et peut dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités [1]. Toutefois, lorsqu'on le calcule sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 3,9 % des primes acquises. Ce rendement se situe dans une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'établissement d'une tarification adéquate demande que l'on prenne en considération non seulement les éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais aussi les objectifs de croissance et de positionnement dans le marché, ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

La variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages dans les autres régions du Canada peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Cependant, l'année 2003 a été plus positive dans les marchés financiers, et le marché de la réassurance semble se stabiliser. De plus, même si la situation des assureurs dans les autres régions du Canada risque de

[1] Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement reliés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. À noter que cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont reliés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

demeurer déficitaire en 2003 pour certains d'entre eux, les résultats des neuf premiers mois de l'année annoncent un redressement de la situation, et ce, malgré les incendies qui ont touché la Colombie-Britannique et les ouragans dans les Maritimes.

Ces indications encourageantes, combinées à l'ampleur des bénéfices générés en 2003 en assurance automobile au Québec, devraient entraîner de nouvelles réductions des primes d'assurance automobile au Québec en 2004.

Ainsi, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs qui a pris de l'ampleur en 2003, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate considérant les risques associés à ces activités, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, quoique à des niveaux de rentabilité différents, c'est-à-dire que, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices [1], mais à des degrés différents.

Par conséquent, bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 15,5 % en 2003, cette année a été très probablement rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, rappelons que les bénéfices d'exploitation prévus pour 2003 sont d'une ampleur appréciable pour une deuxième année consécutive. On doit en effet se reporter à l'année 1983 pour observer un bénéfice d'exploitation plus important que celui estimé pour cette année.

[1] Il est à noter que le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Une telle conjoncture pourra offrir des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché en assurance automobile au Québec. De plus, étant donné la croissance de la demande d'assurance automobile, la compétition devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui sera à l'avantage des consommateurs, et particulièrement de ceux qui « magasineront » leur prime d'assurance automobile.

Le consommateur aura donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribuera à stimuler la concurrence dans le secteur.

Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2003 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation appréciables pour une deuxième année consécutive. Les résultats de 2003 sont légèrement meilleurs que ceux de 2002, parce que la progression du montant des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises.

Selon cette analyse, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs qui a pris de l'ampleur en 2003, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate considérant les risques associés à ces activités, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

En outre, l'examen de l'ampleur des variations annuelles des résultats montre que les assureurs évaluent généralement bien les différents éléments relatifs à l'estimation du coût d'événements futurs, compte tenu des nombreux facteurs qui influent sur les tendances.

D'autre part, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2003 (109 assureurs en proposaient), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs.

Malgré cette concentration, l'analyse du marché de l'assurance automobile montre que celui-ci demeure concurrentiel et que la concurrence varie d'un segment à l'autre du marché. L'étude effectuée permet également de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs.

De plus, le rajeunissement du parc automobile observé cette année, conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés, a fait progresser la demande d'assurance et, par conséquent, le volume total de primes souscrites.

Par ailleurs, l'examen des modifications apportées aux manuels de tarifs démontre qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Néanmoins, les assureurs continuent d'ajuster leurs pratiques de tarification en fonction des modalités déjà en place chez chacun d'eux afin de maintenir leur compétitivité.

Enfin, les bénéfices d'exploitation significatifs générés aux cours des trois dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années.

Le consommateur aura donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribuera à stimuler la concurrence dans le secteur.

ANNEXES

ANNEXE A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2003

Assureur [1]	Siège		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES - ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA - AGRICOLES [2]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE - GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS - GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Rimouski	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL [2]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC [2]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE - LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre Yamaska	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis	Québec	Canada
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada
L'ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada

Assureur [1]		Siège	
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
MUTUELLE - MUNICIPALITÉS	Sainte-Foy	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE - GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Sillery	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA -TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ - GÉNÉRALES	Sainte-Foy	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Sillery	Québec	Canada
UNIQUE - GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GCAN - GÉN. [2]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLIANZ DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA) [2]	London	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada

Assureur [1]		Siège	
CITADELLE	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS - GÉN.	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL - MUTUELLE	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE - GÉN.	Sillery	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Montréal	Québec	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LANGDON	Waterloo	Ontario	Canada
LIBERTÉ DU CANADA	Unionville	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PERSONNELLE	Lévis	Québec	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)	Montréal	Québec	Canada
RBC - GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE - GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE [2]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA [2]	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Assureur [1]	Siège		
Charte d'un État ou pays étranger			
AMÉRICAINE - RÉASS. [2]	Princeton	New Jersey	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE [2]	Paris		France
CENTENNIAL	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Farmigton Hills	Michigan	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE [2]	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN. [2]	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA [2]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	Saint-Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO [2]	Tokyo		Japon
TIG	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
TRAVELERS INDEMNITÉ [2]	Hartford	Connecticut	É.-U.
XL AMÉRIQUE [2]	Stamford	Connecticut	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse

[1] Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent dans le site Internet de l'Autorité des marchés financiers.

[2] Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2002, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE B

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que la survenance de ces événements n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis Véhicules effectivement assurés au cours d'une année dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Collision (chapitre B, division 2) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour lesquels une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert selon cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision : Par collision, on entend collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre [1] : Montant des sinistres divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule [1] : Montant des sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations [1] : Nombre de sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Primes acquises : Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée, comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites : Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

[1] Ces données sont maintenant établies par année civile.

Responsabilité civile (chapitre A) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui et découlant de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision pour lesquels aucune responsabilité n'est imputée à l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés hors du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4) : Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, sauf qu'elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Versement : Par versement, on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

ANNEXE C

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7

GRAPHIQUE 1
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

Année	Responsabilité civile	Collision [1]	Accident sans collision ni versement [2]
1994	6,19	4,98	8,57
1995	6,22	5,05	9,12
1996	6,09	5,15	10,34
1997	6,65	5,70	11,21
1998	6,28	5,61	12,43
1999	6,13	5,75	10,59
2000	6,25	5,77	9,75
2001	5,54	5,25	9,50
2002	5,27	5,03	7,81
2003	5,13	4,79	6,91

[1] Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

[2] Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 2

Fréquence [1] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	0,45	0,71	0,27	7,32	1,84
2000	0,43	0,70	0,11	6,84	1,67
2001	0,40	0,67	0,10	6,95	1,44
2002	0,33	0,56	0,10	5,68	1,19
2003	0,29	0,54	0,06	5,06	1,10

GRAPHIQUE 3

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision [2]	Accident sans collision ni versement [3]
1994	1 959	2 860	1 196
1995	1 940	2 874	1 186
1996	1 865	2 827	1 217
1997	1 875	2 751	1 226
1998	1 879	2 651	1 309
1999	1 870	2 607	1 307
2000	1 973	2 801	1 379
2001	2 062	2 898	1 391
2002	2 187	3 254	1 513
2003	2 426	3 495	1 665

1 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

2 Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

3 Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 4

Coût moyen [1] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	1 074	10 097	2 036	423	1 309
2000	1 149	10 820	1 842	419	1 411
2001	1 205	10 708	1 575	438	1 616
2002	1 249	11 430	1 667	455	1 817
2003	1 374	12 206	2 029	432	2 092

GRAPHIQUE 5

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision [2]	Accident sans collision ni versement [3]
1994	121,38	142,30	102,50
1995	120,74	145,26	108,16
1996	113,68	145,54	125,86
1997	124,65	156,86	137,43
1998	118,04	148,71	162,75
1999	114,73	149,86	138,41
2000	123,28	161,61	134,48
2001	114,31	152,22	132,09
2002	115,15	163,83	118,08
2003	124,35	167,52	115,10

1 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

2 Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

3 Pour les années 1994 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2003, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 6

Coût moyen [1] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	4,86	72,10	5,47	30,94	24,13
2000	4,98	75,34	1,94	28,67	23,62
2001	4,79	71,94	1,51	30,46	23,22
2002	4,08	64,40	1,59	25,82	21,67
2003	3,96	65,51	1,23	21,87	23,07

GRAPHIQUE 7

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules [2]

(en pourcentage des primes acquises)

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante
1983	23,9	
1984	9,4	
1985	-8,5	
1986	-7,4	
1987	-2,5	
1988	-3,3	
1989	-10,5	
1990	-8,3	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	-0,3

[1] Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

[2] Les résultats des années 1994 à 2003 sont présentés au tableau 9.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC 4

TABLEAU 2

VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE .. 5

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 7

TABLEAU 4

PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES 7

TABLEAU 5

COMPARAISON DES PRIMES D'ASSURANCE AUTOMOBILE OFFERTES PAR DIFFÉRENTS ASSUREURS AU QUÉBEC..... 9

TABLEAU 6

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS SELON LES CHANGEMENTS APPORTÉS À LEURS TARIFS EN 2002 ET 2003 POUR LES VOITURES DE TOURISME 11

TABLEAU 7

ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION ET NOMBRE DE VÉHICULES SOUSCRITS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 12

TABLEAU 8

NOMBRE D'ASSUREURS ET VARIATION MOYENNE DES TARIFS SELON LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME 17

TABLEAU 9

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 24

LISTE DES GRAPHIQUES

Page

GRAPHIQUE 1

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme 27

GRAPHIQUE 2

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 29

GRAPHIQUE 3

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 30

GRAPHIQUE 4

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 31

GRAPHIQUE 5

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 32

GRAPHIQUE 6

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 33

GRAPHIQUE 7

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules 35

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Agence nationale
d'encadrement
du secteur financier